

CZÉTÉNYI BÁLINT

Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből

Bevezetés

Az ember kezdetben meghódította a szárazföldet. Termelt és gazdálkodott rajta, a megélhetését köszönhette neki. Felemelkedett a föld gazdagságainak hála, majd más emberközösségek ellen fordult és harcolt velük. Mondhatjuk, hogy az emberi öldöklés a szárazföldön kezdődött. Az ember azonban leleményes, ha mások leigázásáról van szó. Így hát meghódította a tengert is. Kezdetben halászott, majd rövidesen megjelentek a hadi gályák is. Görögök, perzsák, rómaiak, punok vívtak öldöklő tengeri csatákat a hullámokon. Az ókor két meghatározó fegyvernemét tehát a szárazföldi erők és a tengeri flotta jelentette. A középkorban, a korai újkorban és az újkorban nem egyszer játszottak döntő szerepet a hajók egy-egy ország, vagy Európa történetében. Elég csak a velencei, vagy a török flottára gondolni, a híres spanyol armadára, vagy éppen a britek flottájára, ami immár majd ezer éve védi a szigetet az idegen betolakodókkal szemben. A hadtörténelemben azonban állandóan újabb és újabb kihívások születnek. Az embernek pedig nem volt elég a szárazföld és a víz, meg akarta hódítani az eget is. Hosszú kísérletezés után 1903. december 17-én, amikor a Wright fivérek repülőgépe először emelkedett a magasba, megkezdődött a levegő birtokbavétele is. Ezt követően a repülés gyors fejlődésnek indult. Az új eszközre a hadsereg is felfigyelt. Amit pedig a hadsereg a kezébe vesz, az általában látványos fejlődésnek indul. Elég csak a műholdas navigációra, vagy az internetre gondolni. Nem volt ez másképpen a repülőkkal sem. Így született meg egy új fegyvernem, a légierő. A fegyverek fejlődését pedig semmi sem serkenti jobban, mint egy háború. Azok a fejlesztők, akik fantáziát láttak a fiatal találmány tökétesítésében, a szarajevói pisztolylövéseket követően meg is kapták ezt a háborút. Kezdetben csupán felderítésre használták az új harceszközt, majd tűzérségi megfigyelésre.¹ Ezek után fokozatosan tagolódott a légierő: bombázókra, vadászokra, felderítőkre. Az I. világháború után, a nagy kérdés már nem is az volt, hogy van-e jogosultsága a légierőnek, hanem, hogy milyen szerepe lehet egy eljövendő háborúban. Tehát hazánknek sem volt más választása, ha lépést akart tartani a korrall, „repülnie kellett”, harci repülőket kellett

¹ Heinz Guderian: Riadó! Páncélosok!. Szekszárd, 1999. 140.

alkalmaznia. Az Osztrák-Magyar Monarchia hadereje alkalmazta is őket. A repülőgépek döntő szerepet a második világháború folyamán kaptak. Természetes tehát, hogy a második világháború után felállított Magyar Néphadsereg különös gondot fordított - szovjet utasításra - a légierő fejlesztésére. A rendszerváltás után, amikor Magyarország visszanyerte függetlenségét, vagyis a „magunk urai lettünk” ismét felvetődött egy korszerű légierő megteremtésének szükségessége. Elég csak a Gripen-programra gondolni.

Minthogy a légierő a II. világháborúban vált döntő fegyvernemmé, természetessé tette számunkra, hogy ennek a konfliktusnak a légi eseményeit dolgozzuk fel. Az okok között szerepel még, hogy ez volt az első háború, - eltekintve a Tanácsköztársaság légi eseményeitől - amelyben magyar légierő részt vett. A Monarchia idejében függünk Ausztriától, közös Császári és Királyi Légierőről beszélhetünk, a II. világháború után pedig nem kerültek bevetésre magyar gépek. A II. világháború volt az első totális háború, ahol a polgári lakosságot sem kímélték, és ebben a repülőgépek igen nagy szerepet játszottak. Ugyanakkor sok legenda kering arról, hogy ebben a kegyetlen, pusztító háborúban a légierő volt az egyetlen fegyvernem, ahol még ismert volt a tisztelet és a lovagiasság fogalma. Hogy ezek valóban legendák, vagy valós történetek, ez szintén vizsgálatunk tárgya volt. Végül nem hallgatható el az a vonzalom sem, amit a szerző érez a légcsavaros repülőgépek iránt, amikor még a pilóta és technika azonos szereppel bírt a légi hadműveletek során. A következőkben tehát megismerkedhetünk a magyar katonai repülés kezdeteivel, sikereivel, I. világháború utáni nehézségeivel, melyek a trianoni békediktátumból fakadtak. Továbbá foglalkoztunk az újrafegyverkezéssel és azzal, hogyan sikerült helytállnia a magyar repülőknak, hazánk egén, vagy idegen égbolton. Szerencsére több írott mű áll a rendelkezésünkre a témában, ugyanakkor a levéltári forrásoknak igencsak híján vagyunk. Többnyire a 101. vadászosztály (később ezred) tevékenységéről maradt fenn hitelesnek mondható levéltári anyag. Ezeket viszont már mind feldolgozták, nehéz újat találni. A keleti front eseményeit, korabeli naplókából ismerhetjük meg jobban, de ezeket is nyilván feldolgozták már. Célunk tehát nem elsősorban új információkkal szolgálni, hanem új megvilágításba helyezni bizonyos történeteket, eseményeket.

Vesztes háborúból az újabb háború felé

Magyar repülők az I. világháború kirobbanásától Trianonig

1867-ben megtörtént a kiegyezés. Ausztria és Magyarország sorsa összefonódott. Közös lett a pénzügy, a külügy, és ami a legfontosabb, a hadügy. Ez meghatározta országunk sorsát az I. világháborúban. Magyar repülők ugyanis szolgáltak az I. világháborúban, de akkor még nem önállóan, hanem a Monarchia közös seregében. Az osztrák-magyar erők a háború elején 52 gépet számláltak, amit 15 repülőszázad-

ba osztottak.² Ez a szám azonban elenyészőnek mondható, Franciaország (560 db), vagy Németország (232 db) repülőállományához képest. Az országot ekkor érték az első - igaz jelentéktelennek mondható - légi támadások. Támadták Fiumét, Belgrád környékét és a határ menti területeket.³ Az ország elleni első légitámadás 1915. április 29 -én következett be, amikor a Dunán hajózó KÖRÖS monitor típusú hajót érte légitámadás, igaz eredménytelenül. Majd a zimonyi kikötőt bombázták a franciák, hasonló „eredménnyel”.⁴ A repülőgépekben rejlő pusztító erőt hamar felismerték. 1915 májusától élénk harci tevékenység folyt a Monarchia és Olaszország határán. 1915. június 18-án még Fiumét is bombázták léghajóról. A léghajót végül riasztópisztollyal sikerült lángra lobbantani. 1915 decemberében ismét Fiumét bombázták. Az aktív légi tevékenységet mutatja, hogy 1918-ig a Monarchia 251 gépe 42 légitámadás során 1037 bombát dobott le Velence katonai célpontjaira. Az olaszok viszont Polát, a Monarchia elentős haditengerészeti kikötővárosát támadták.⁵ A keleti fronton 1916-ban a román repülők erdélyi városokat támadtak. Ezen a fronton többségében magyar pilóták harcoltak. Érdekesség 1917-ből, hogy az osztrák- magyar erők alkalmazták először a repülési tilalmat, amely a frontra érkező új repülőkre vonatkozott. A caporettoi áttörést kellett eltitkolniuk, amelynek előkészítésére felhívhatta volna a figyelmet a megnövekvő légi tevékenység.⁶ A háború alatt fokozatosan nőtt a légierő jelentősége, melynek eredményeképpen a Monarchia 1918-ra már 82 repülőszázaddal rendelkezett,⁷ és a háború végéig 5391 db repülőt gyártott.⁸

A fegyverszünet aláírása, és a Tanácsköztársaság 1919. március 21-i kikiáltása között nem volt légi tevékenység Magyarország felett.⁹ Az országra támadó, környező országok ellen sietve kellett kiállítania egy ütőképes sereget. Ez lett a Magyar Vörös Hadsereg, mely rendelkezett légierővel is. A légierőt a háború után sebtében kellett megszervezni, amihez jól felhasználható volt a Monarchia hadseregében szolgált 5300 magyar pilóta.¹⁰ A magyar vörös légierő 100 géppel rendelkezett,¹¹ és nagyon aktív volt, amit veszteségei is bizonyítanak, hiszen a három hónapos harc alatt, közel 100 gépet veszített. Megsemmisülni azért nem semmisült meg, mert az ipar ezalatt 120 repülőgépet gyártott.¹²

² Bimbó József: A légierő a háborúkban. Budapest, 1973. 19. (továbbiakban: Bimbó, 1973)

³ Pataky Iván - Rozsos László - Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett. Budapest, 1992. 10. (továbbiakban: Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992)

⁴ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 13.

⁵ Uo. 13.

⁶ Bimbó, 1973. 14.

⁷ Uo. 19.

⁸ Olaf Groehler: A légi háborúk története. Budapest, 1983. 39.

⁹ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 14.

¹⁰ Bimbó, 1973. 23.

¹¹ Uo. 24.

¹² Uo. 26.

Trianontól az első revíziós sikerig

Trianon nemcsak területi értelemben okozott hatalmas veszteséget az országnak. Szigorú feltételei többek között szabályozták a hadsereg méretét és összetételét. A mi szempontunkból, ami fontos, az a harci repülők alkalmazásának tilalma. Mindazonáltal, már a békediktátum előtt megkezdődött a magyar repülőipar tönkretétele. A kivonuló román erők ugyanis leszerelték és elvitték, a fejlettnak mondható, világszínvonalú repülőgépgyárakat.¹³ Ez volt az első intő jel, hogy az antant hatalmak örömmel fogadják a vesztesek légierijének széthullását. A második pedig a Németországgal kötött béke volt. Ott ugyanis kiderült, hogy megtiltják a légierő alkalmazását. Ebből törvényszerűen következett, hogy ránk is ez a sors vár. A hadügyminisztérium így jóval a béketárgyalások előtt 1919. szeptember 28-án átszervezte a légierőt. A leszerelt gépeket a polgári légi forgalomban alkalmazták.¹⁴ A békediktátum miatt 1922 és 1937 között, csak polgári köntösben működhetett a magyar légierő. Ezzel az antant hatalmak részben el is érték céljukat. Olyan hátrányba került az ország a katonai repülés terén, amit a II. világháború végéig sem sikerült behoznia. Több későbbi baleset is az ekkori kiképzési és repülési korlátozások rovására írható.¹⁵ Kiskaput csak a légoltalom fejlesztésében lehetett találni, azt ugyanis nem szabályozta a békediktátum. Ez meg is kezdődött német és olasz mintára.¹⁶ A magyar vezetés viszont nem érte be ennyivel, egy cél lebegett a szemük előtt: a revízió. Tudták, hogy ehhez egy ütőképes hadsereg és ütőképes légierő kell. Az ütőképesség mércéje pedig a kis-antant lett. Az ő erejüknel kellett nagyobb kiállítani, de ezt egyelőre nem lehetett. Az 1927. április 5-i magyar-olasz barátsági szerződés nyitott utat a fejlődésnek, valamint az országra érvényes ellenőrzés megszűnése.¹⁷ Ezek után a magyar „légierőnek” még rejtve kellett maradnia, de a mozgástere már némiképp nőtt. Jelentős fordulat csak 1938. augusztus 21-én következett be Bledben. Ekkor ugyanis, a románok, csehek és jugoszlávok elismerték Magyarország felfegyverkezési jogát.¹⁸

Az újrafegyverkezés

Téves lenne azt feltételezni, hogy ezek után az egyik napról a másikra, a semmiből teremtdött volna meg egy magyar hadsereg és ezzel együtt a légierő. Titokban mindig is - a megengedett határokon belül - a folyamatos fejlődésre törekedett a magyar vezetés. Emelték a légügyi személyzet számát, például 1927-ben. 1928-ban

¹³ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 15.

¹⁴ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban. Budapest, 1987. 14. (továbbiakban: M. Szabó, 1987)

¹⁵ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 15.

¹⁶ Uo. 15.

¹⁷ M. Szabó, 1987. 16.

¹⁸ Uo. 23.

pedig Mussolinit meglátogató Bethlen István 300 millió pengős hadikölcsönt és 400 repülőgépet kért a Ducétól. Magyarország ismét meg kívánta teremteni a hazai repülőgépgyártást. Erre a Weiss Manfréd Művekkel kötött megállapodást.¹⁹ Nagy előrelépésnek számított az is, hogy 1931-ben megtartották az első hadgyakorlatot, repülőgépek részvételével.²⁰ 1935. március 16-án meghatározták a felfegyverkezés célját is, vagyis, hogy legalább a kisantant országaival szemben külön-külön meghatározó erőként tudjunk fellépni.²¹ Érdemes megvizsgálni, hogy mekkora repülő erővel is rendelkezett a kisantant. 1935-ben: Csehszlovákia 1300, Jugoszlávia 800, Románia pedig 600 repülővel rendelkezett.²² Ezzel szemben a magyar légierőnek 1937-ben is csupán 192 üzemképes gépe volt.²³ A számadatokból is egyértelmű, hogy a magyar légierő igen erőteljes fejlesztésre szorult. E fejlesztés egyik legfontosabb állomása volt az ún. győri program.

A győri programot 1938. március 5-én jelentette be Darány Kálmán, Győrben.²⁴ A terv szerint 1 milliárd pengőt különítettek el különböző célokra. Az terjedt el általánosan, hogy a program célja a katonai fejlesztés, a valóságban viszont egy általános iparélénkítési és infrastruktúra-fejlesztési programról volt szó.²⁵ Az 1 milliárd pengő 40%-át költötték közvetve a hadsereg korszerűsítésére: úthálózat, vasúthálózat, hírközlés és bányászat fejlesztésére, folyószabályozásra, gumiabroncs- és koromgyártásra.²⁶ Ugyanakkor a német mintára meghirdetett válságkezelő programból jelentős rész jutott a hadsereg közvetlen fejlesztésére is. Ebből a pénzből kellett korszerűsíteni a légierőt, mégpedig oly módon, hogy az 550 milliós hadi kiadásokra elkülönített összeg 10%-át lehetett repülőgép vásárlásra fordítani.²⁷

A hazai repülőgépipar 36 db WM 21 Sólyom közelfelderítő repülőgépre kapott megrendelést. Az olaszoktól 18,5 millió líra értékben 52 db CR-32-es vadászgépet, ill. alkatrészeket és tartalék motorokat vettünk, továbbá 20 gyakorló és 3 iskolagép is érkezett még az 1938-as év folyamán. A németektől 18 db Heinkel He-70 távfelfelderítőt vásároltunk.²⁸ Németországból még Junkers Ju-86-os bombázók érkeztek.²⁹

1939. szeptember 1-e után a hadianyag beszerzés Németországból nehézkessé vált, így ismét az olaszok kapták a magyar katonai megrendelést. Ennek keretén

¹⁹ Uo. 17.

²⁰ Uo. 18.

²¹ Uo. 20.

²² Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 16.

²³ M. Szabó, 1987. 23.

²⁴ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 19.

²⁵ Hadi Krónika. 10. sz. 198.

²⁶ Uo. 197-198.

²⁷ M. Szabó, 1987. 24.

²⁸ Uo. 25.

²⁹ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története. Budapest, 1977. 200. (továbbiakban: Csanádi-Nagyvárad-Winkler, 1977)

belül Fiat CR-42-es vadász, Re2000-es szintén vadász és Caproni Ca 135 bombázó gépeket vásároltunk.³⁰ Az imént felsorolt gépeken kívül még számos típust alkalmaztak a magyar légierőnél, de talán ezek a legjelentősebbek.

A magyar katonai vezetés elképzelése a jövő háborújáról

Érdemes még megvizsgálni, hogy hogyan készült a magyar hadvezetés a jövő háborújára, pontosabban, hogy milyen szerepet is szánt a légierőnek. Incze László főhadnagy külföldi munkákat is felhasználva állította össze tanulmányát.³¹ Ebben azt vizsgálta, hogy a légierő eldönthet-e egyedül egy háborút. Az I. világháború tapasztalatainak levonása, illetve a fejlettebb repülőgépeket figyelembe véve, két nézet alakult ki a korban. Egyik nézet szerint, nincs is szükség földi hadseregre, mert már a felvonuláskor meg lehet semmisíteni az ellenfelet és az iparát is tönkre lehet tenni a levegőből.³² Tanulmányában kitér arra is, hogy a lakosság terrorbombázása miatt már nem a fegyveres erők harcáról lesz szó a jövő háborújában, hanem a nemzetek közötti harcról.³³ Szintén a légierő egyedüli győzelmét irányozta elő az előbbi nézet kevésbé radikális változata, miszerint szükség van földi erőkre, amelyek addig védekeznek, amíg a légierő kivívja a győzelmet.³⁴ Incze László ezt a felfogást utópisztikusnak tartja. A magyar vezetés is a középutas megoldást szorgalmazta, miszerint egy kis mozgékony hadseregre van szükség, amit egy kellőképpen ütőképes légierő támogat, és ezzel fokozza a kis szárazföldi haderő erejét.³⁵ A másik szélsőséges nézetet, miszerint a légierőnek nem kell nagy szerepet tulajdonítani, az I. világháború tapasztalatai nyomán ekkor már nem sokan képviselték. Két, a jövőben jelentős szerepet kapó nézetet is a magáévá tett. Az egyik, harcászati vélemény szerint a repülőknél kötelekben kell repülni, ezáltal a légteret 360°-ban megfigyelés alatt tudják tartani, valamint az ellenséges gépeket a saját kötelek összehangolt támadásával kell szétugrasztani, majd egyesével könnyen le lehet győzni a szétszóródott ellenséges gépeket.³⁶ Ez majd a szövetséges stratégiai légi bombázáskor lesz hangsúlyos, ugyanis a kis létszámú vadászok egyszer sem tudták szétugrasztani az ellenséges köteleket, sőt sokszor a vadászkíséret miatt még csak a bombázókötelekig sem jutottak el. A másik hadászati nézet szerint az ellenséges repülőgépeket a földön kell megsemmisíteni, lehetőség szerint még a gyárban.³⁷ Ez a felismerés

³⁰ Csanádi-Nagyvárad-Winkler, 1977. 204.

³¹ Incze László: „A repülő had a jövő háborút egyedül eldöntheti-e?”. In: Magyar Katonai Szemle, 1930/III. sz. 31. (továbbiakban: Incze, 1930)

³² Incze, 1930. 5.

³³ Uo. 6.

³⁴ Uo. 8.

³⁵ Uo. 10.

³⁶ Uo. 11.

³⁷ Uo. 13.

is korszerű és helytálló, elég csak arra gondolni, hogy éppen emiatt kellett a tengelyhatalmaknak elszenvedni a stratégiai bombázások jelentős részét. Incze László tanulmánya alapján arra a következtetésre kell jutnunk, hogy a magyar hadvezetés tudatában volt annak, hogy egy esetleges háború esetén az ipart, a repülőgépgyártást, a felvonulást szolgáló létesítményeket (pályaudvar), a stratégiai nyersanyagok feldolgozó üzemait (olajfinomítók) bombázni fogják. Ennek ellenére hathatós intézkedéseket nem foganatosítottak. A problémát az okozta, hogy a magyar ipar a dualizmus korában, majd a két világháború között is az olcsó vasúti szállításra épült, emiatt a kisebb üzemek előszeretettel települtek a pályaudvarok, rendező pályaudvarok mellé. Pedig az 1920 –as években már megjelentek a nemzetközi légoltalmi szakirodalomban olyan tanulmányok, amik ennek az „együttélésnek” a káros hatását tárgyalták.³⁸ Ez alapján vizsgálva a helyzetet egyértelműen megállapítható a mulasztás. Hogy ez miért történt, mert nem tartották szükségesnek, vagy a szükséges pénz hiánya akadályozta meg a széttelepítést, az ma már nehezen kideríthető.

Revíziós sikerek

Felvidék és Kárpátalja visszacsatolása

Az újonnan alakult légierő első próbatétele nem váratott sokáig magára. 1938 nyarán a németek és csehszlovákok közti feszült helyzetben várható volt, hogy hazánk is lépni fog, hogy érvényt szerezzen revíziós törekvéseinek, amennyiben kedvezően alakul a politikai helyzet. Tudta ezt Csehszlovákia is, ezért végeztek felderítő repüléseket a magyar határ közelében. A Duna vonalának lezárására az 1./1. vadászszázad CR-32-es gépeit küldték járőrözni.³⁹ A kedvező politikának köszönhetően, az első bécsi döntés értelmében 1938. november 2-án visszacsatolták a Felvidék egy jelentős részét.⁴⁰ Az 1938-as év utolsó jelentős eseménye december 28-a. Ekkor ugyanis, Horthy Miklós önálló fegyvernemmé tette a légierőt.⁴¹ A következő területszerzésre 1939. március 15-ig kellett várni. Ekkor ugyanis a magyar csapatok megkezdték bevonulásukat Kárpátaljára.⁴² A magyar légierő már 14-én összetűzésbe került a frissen megalakult Szlovák Köztársaság gépeivel. A szlovák légierő pilótái a volt csehszlovák légierő, szlovák származású pilótái voltak. A szlovák gépek pedig még a „rég” csehszlovák felségjellel repültek.⁴³ A magyar erők 27db CR-32-es vadászgéppel, 16 db Heinkel He-70 távolfelderítő géppel, valamint 27db Junkers Ju-86 típusú bombázóval rendelkeztek. A szlovákoknak ugyanakkor kb. 70 db repülőgépe

³⁸ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 37.

³⁹ Uo. 20.

⁴⁰ Uo. 21.

⁴¹ M. Szabó, 1987. 29.

⁴² Uo. 21.

⁴³ Uo.

–főként Avia B-534 vadászok- volt Igló (Spišská Nová Ves) és Felsősebes (Vyšná Šebastová) repterén. A repülőgépek között volt még Letov S-328-as felderítő/bombázó gép és Avia B71-es közepes bombázó.⁴⁴ Kezdetben a szlovákok voltak aktívabban. Felderítést végeztek, majd bombázták a magyar alakulatokat. A gépek Iglóról szálltak fel. A magyarok csak a távfelderítőiket alkalmazták kezdetben.⁴⁵ 1939. március 24-én heves harc bontakozott ki a magyar és szlovák pilóták között. Szlovák Avia B-534-es vadászok szálltak fel Iglóról, de az Ungvárról riasztott magyar CR-32-esek megütköztek velük, és több légigyőzelmet értek el. Az egyik lelőtt pilóta kihallgatásakor derült ki, hogy Iglóról jöttek.⁴⁶ Ezen információknak is köszönhetően, úgy döntött a magyar vezetőség, hogy megtámadja Igló és Šebastová repterét, ezzel még a földön megsemmisítve a szlovák légierőt.⁴⁷ Jól látszik tehát, hogy a magyar vezetőség igyekezett átültetni a kor felfogását az elméletből a gyakorlatba. Amint azt már írtuk Incze László tanulmányában fejtette ki ezt az elvet. A bevetésre még aznap délutánra adtak parancsot. Végül 15 órakor startolt el a 18 Junkers 86-os gép Debrecenből és a 9 vadászgép Miskolcra. Még 9 vadászgép kísérte volna őket, de az 1/1 vadászszázadot végül a berepülő ellenséges gépek ellen vetették be.⁴⁸ A bombázóbevetés nem volt zökkenőmentes. A hat rajból az egyik késve startolt, és hogy a lemaradást behozza, a Debrecen –Miskolc -Igló útvonal helyett rögtön Igló felé repült.⁴⁹ A gépek viszont félrenavigáltak, és Rozsnyóra dobtak ki 7db 50 kg-os bombát.⁵⁰ Emellett tévedésből bombatámadás érte még Miskolcot is. Végül bombaterhével 12 gép érte el Iglót. A bombázás eredménye 11-12 elpusztított gép, egy megsérült hangár, valamint a reptér használhatatlanná tétele.⁵¹ A bombázás azért nem ért el teljes sikert, mert a tapasztalatlan, szervezési gondokkal küzdő magyar légierő nem volt elég érett a feladatra.⁵² Az események összegzéseként elmondható, hogy a szlovák légierő nagyobb létszámú volt és jobb gépekkel rendelkezett. Ennek ellenére mégis a magyar légierőnek sikerült kivívnia a légi fölényt. Ez elsősorban a jobb kiképzésnek volt köszönhető. Ugyanakkor napirendre kellett tűzni az elavult CR-32-es gépek lecserélését is, amire a CR-42 jó lehetőség volt, igaz ez sem tartozott már ekkor sem a modern gépek közé.⁵³ 1939 végén a magyar repülőgép állomány az

⁴⁴ Uo.

⁴⁵ Uo.

⁴⁶ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 22.

⁴⁷ Uo.

⁴⁸ Uo.

⁴⁹ Uo. 23.

⁵⁰ M. Szabó, 1987. 32.

⁵¹ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 23.

⁵² Uo. 31.

⁵³ Uo.

alábbi gépekből állt: 65 db CR-32 és 17 db CR-42 vadász (mind a kettő elavult). 62 db Ju-86 bombázó, 16 db He-170 távfelderítő, 34 db He-46 közelfelderítő és 57 db WM-21 Sólyom közelfelderítő.

Feszültség Romániával és a második bécsi döntés

1940. június 27-én a szovjetek nyomására Románia beleegyezett Besszarábia és Észak-Bukovina Szovjetunióhoz csatolásába. Ezeket a területeket 1918-ban szerezte Románia az akkori Oroszországtól. Még ezt megelőzően a magyar kormány, amely szintén követeléseket támasztott Romániával szemben kijelentette, hogy diszkriminációnak veszi, ha csak a szovjet fél kérését teljesítik. Kijelentését nyomatékosítandó mozgósítani kezdett. 1941. július 2-án megalakult az 1. honvéd repülőparancsnokság törzse, majd megkezdtek a kitelepülést a hadi repterekre.⁵⁴ Ezek a repülőterek - július 6-án - a következők voltak: Miskolc, Hajdúböszörmény, Rakamaz, Mezőkeresztes, Sajóörs, Felső-Ábrány (ma: Bükkábrány), valamint Tiszalök, de itt a felázott talaj miatt csak 8-án települt ki a 3/I. könnyűbombázó osztály 1-2. százada.⁵⁵ A kitelepülés után nem mondható, hogy 100%-os harckészültségben lettek volna az alakulatok. A 3., 4., és 6. könnyűbombázó századok Caproni Ca-135 gépeiről hiányzott a bombavetéshez szükséges célzó berendezés, valamint lőszerük és ledobható bombájuk sem volt.⁵⁶ Egy pillantást vetve a román légierőre láthatjuk, hogy erősebb volt a magyarnál. Lengyelországból 165 menekült gép került Romániába, amit hadrendbe is állítottak. Emellett rendelkezett még az akkor modernnek számító Hawker Hurricane Mk. I-essel és Heinkel He-112-es vadászokkal.⁵⁷ A készültséget viszont - igaz csak egyelőre - lefűjták. A repülőgépek egy része visszatelepült békerepülőterére, 1940. augusztus 16-én pedig megkezdődtek a tárgyalások Turnu Severinben Hitler „jóvoltából”.⁵⁸ Feltehetően a román fél csak időnyerésre kívánta felhasználni a tárgyalásokat, mert fokozatosan növelte erejét a magyar határ mellett. Ezt a magyar kormány sem hagyhatta szó nélkül és elrendelte a szabadságolás beszüntetését.⁵⁹ A feszült helyzetben számítani lehetett a kölcsönös incidensekre. 1940. augusztus 27-én egy határt átlépő román He-112-es gép megtámadott egy gyakorlatozó magyar Ca-135-ös gépet. Erre a magyarok megtorlásként 3db 10 kg-os bombát dobtak a szatmárnémeti reptérre. Szintén ezen a napon történt egy súlyos baleset is. Veszprémben egy Ju-86-os bombáinak kirakódásakor a bombák melyek élesek

⁵⁴ M. Szabó, 1987. 36.

⁵⁵ Uo. 37.

⁵⁶ Uo.

⁵⁷ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 33.

⁵⁸ M. Szabó, 1987. 41.

⁵⁹ Uo.

voltak felrobbantak 15 fő halálát okozva.⁶⁰ Hitlernek az angliai csata közepén nem volt érdekében, hogy szövetségesei egymást marják, így maga vette kezébe az irányítást. 1940. augusztus 30-án a második bécsi döntésben „salamoni döntést hozott”. „Kettévágta” ugyanis Erdélyt és az északi részt a magyaroknak adta, a délit pedig a románoknak hagyta meg.

Augusztus 31-én bevethető állapotba kerültek az első Re-2000-es vadászgépek. Ezért Debrecenbe telepítették őket az esetleges román határsértések végett.⁶¹ A gépek már ez év július 12-én Börgöndön voltak és megkezdték a típusra az átképzést.⁶² A feszült hetek után nem maradt más mint Észak-Erdély birtokba vétele és a kolozsvári díszszemle, amelynek része volt egy légi bemutató is. A szeptember 15-re tervezett „légiparádé” nem ment zökkenőmentesen. A rossz időjárás miatt csak kisebb kötelék tudott repülni.⁶³ Észak-Erdély birtokba vétele után fontos volt, hogy a védelméről is gondoskodjanak, mind földön, mind pedig levegőben. Ennek eredményeként a 2. vadászrezd Kolozsvárra települt.⁶⁴ A feszültség azonban a területrendezés után sem szűnt meg teljesen. Több ízben előfordultak eltévedések, kényszerleszállások a másik fél területén.⁶⁵ A magyar kormány újabb revíziós sikert könyvelhetett el, bár nem sikerült egész Erdélyt visszacsatolni. Mivel ez a revíziós siker is Adolf Hitlernek volt köszönhető, országunk jövőbeli útja kijelölődött. A németek pedig kellő időben be is nyújtották a számlát, amikor magyar területeken való felvonulás engedélyezését kérték a Jugoszlávia elleni támadáshoz.

Jugoszlávia, felbomlása és a Délvidék visszacsatolása

Ahhoz, hogy megértsük hogyan került a német hadsereg Magyarország területére 1941 áprilisában, egy kis kitekintésre van szükségünk. Hitlernek két fő problémát kellett megoldania a Balkánon. Az egyik Görögország és Olaszország 1940 októberé és 1941 januára közé eső konfliktusából adódott. A másik problémát Jugoszlávia okozta, mégpedig azzal, hogy 1941. március 27-én megdöntötték a németbarát kormányt. Hitler nem hagyhatta, hogy Európa déli részén, ilyen bizonytalan állapotok uralkodjanak, amikor ő a Szovjetuniót akarta megtámadni. Mivel Magyarország határos volt Jugoszláviával, így várható volt, hogy a németek legalább területi átvonulást fognak kérni, de az aktív részvételtől sem zárkoztak volna el. A németek a jugoszláviai eseményekre gyorsan reagáltak. Már másnap (március 28) megindultak a katonai tárgyalások, április 2-án pedig megkezdték csapataik a felvonultatást a

⁶⁰ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 39.

⁶¹ Uo.

⁶² M. Szabó, 1987. 38.

⁶³ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 39.

⁶⁴ Uo. 40.

⁶⁵ Uo.

délszláv határra hazánk területén.⁶⁶ A Magyar Királyi Honvéd Légierőt április 4-én mozgósították Jugoszlávia ellen.⁶⁷ A délszláv állam az egykori kisantant hatalmak legfejlettebb légierőjével rendelkezett. Ezek között volt 73db Messerschmitt Me-109 E, ami ekkor a német légierő legfejlettebb vadászgépei közé tartozott, 70db Dornier Do-17-es bombázó, szintén Németországból. Nagy Britanniából 50db Bristol Bleiheim bombázót vásároltak, valamint 18db korszerű Hawker Hurricane MkI.-est. További 40 db Hurricane vadászgépet gyártottak licenc alapján.⁶⁸ Összességében mintegy 288 korszerű gépe volt Jugoszláviának, a teljes légierője pedig 700 gépre tehető.⁶⁹ Magyarország ezzel szemben rendelkezett: 36db elavult CR-32-es vadászgéppel, 48db CR-42-es –szintén nem éppen modernnek mondható- vadászgéppel, 60db Ju-86-os bombázóval - amiből 26 üzemképtelen volt - 36db Ca-135-ös bombázóval, 48 db WM-21 sólyom közelfelderítővel és 46 db Heinkel 46-os közelfelderítővel.⁷⁰ A német támadás április 6-án indult. A magyar erők egyelőre nem vettek részt offenzíven a támadásban. Ebben az is akadályozta őket, hogy a repülőgépek hatótávolsága kicsi volt.⁷¹ A jugoszlávok ezzel szemben bombázták a magyar területen állomásozó német erőket. Így érte támadás Pécsét, Siklóst, Körmentet, Szentgotthárdot és Szegedet.⁷² Április 7-én Szeged pályaudvarát támadta 12 Bleiheim bombázó. Az aznapi második támadást 9 bombázó hajtotta végre, amiből 4-et lelőttek a német Me-110-esek. Az aznapi hatodik támadásban 2 gép vett részt, mind a kettőt lelőtte a magyar légvédelem. Szintén támadás érte Pécsét, - a támadók közül itt is többet lelőttek a németek - valamint Zalaegerszeget és a Körment felé tartó vonatot.⁷³ Április 8-án is több bevetést repültek a jugoszláv gépek, német páncélosokat támadtak. A magyar repülő erők április 9-én kaptak először feladatot Barcs térségében. Egy német páncélos erőt kellett biztosítaniuk.⁷⁴ Április 11-én ismét oltalmazási feladatot kaptak a magyar vadászok. Az elavult CR-32-es gépekkel ez nem volt egyszerű feladat, több meghibásodás, kényszerleszállás, vagy a rossz idő miatt elmaradt startra került sor.⁷⁵ Az április 8-a utáni két napban csökkent a jugoszláv légi aktivitás.⁷⁶ Ennek két fő oka volt. Az egyik, hogy a jugoszláv légierő gépeinek 80%-t elveszítette, a német bombázások hatására,⁷⁷ a másik, hogy Jugoszláviának nem volt

⁶⁶ Uo. 43.

⁶⁷ M. Szabó, 1987. 53.

⁶⁸ Csanádi-Nagyvárad-Winkler, 1977. 230.

⁶⁹ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 43.

⁷⁰ Uo.

⁷¹ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 51.

⁷² M. Szabó, 1987. 54.

⁷³ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 54.

⁷⁴ Uo.

⁷⁵ M. Szabó, 1987. 54.

⁷⁶ Uo.

⁷⁷ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 54.

saját bomba- és lőszergyártása. Már a háború második napján a lelőtt német Me-109-esekből szedték ki a lőszert.⁷⁸ 1941. április 10-én felbomlott Jugoszlávia. Ezt kihasználva a magyar honvédség támadásba lendült 11-én. Április 12-én a magyar légierő először bombázott jugoszláv célpontokat. A megadott célt már a németek is bombázni kezdték időközben, ezért a magyar egységeket visszahívták. A 4/4-ik bombázószázad viszont nem vette az adást, továbbrepült és a csapataink által már elfoglalt Őrszállásra dobta bombáit. A nap másik tragikus eseménye az ejtőernyősök sikertelen bevetése. Felszálláskor ugyanis a vezérgép lezuhant,⁷⁹ így a vezetés nélkül maradt magyar alakulatok jócskán a kijelölt célterület mellé ugrottak.⁸⁰ A légi tevékenység április 20-án ért véget.⁸¹ A magyar erők 60 gépe átlagosan tíz órát repült. Veszteség: Két CR-32-es, két CR-42-es, és egy SM 75-ös szállítógép.⁸² A katonai vezetésnek le kellett vonnia a következtetéseket az eseményekből. A CR-32-es gépek például akkor is kiestek 2-3 nap után a hadrendből, ha ellenséges rongálás nem is történt a gépen. Problémát jelentett továbbá a repülődandár túl nagy helyen való elhelyezése, a repülőterek határtól való távolsága, ami miatt az ellenséges terület fellett csak kevés időt tölthettek a gépek, és a rossz híradós összeköttetés.⁸³ Fény derült az üzemanyag-ellátás nehézségeire is.⁸⁴ Mivel jelentősebb harci érintkezésre nem került sor, a hadvezetés nem tudott megfelelő harci tapasztalatokat szerezni. Pedig ez talán rávilágított volna arra, hogy a magyar géppark igencsak elavult. Természetesen tudták ezt anélkül is a vezetők, de megsürgethette volna a korszerűbb gépek beszerzését. A magyar légierő korszerűtlenségét mutatja az is, hogy a harccselekmények befejeztével a légi veszteségek nem értek véget. Április 20. után egészen júniusig több repülőbaleset történt az ország területén.

A Jugoszlávia elleni háborúval – ha a törekvések nem is - a revíziós sikerek végét értek. Valami sokkal nagyobb szabású és sokkal borzalmasabb dolog következett, amibe akaratan kívül, kénytelen volt belesodródni az ország. Valami, ami jóval meghaladta revíziós célokra tervezett kis magyar haderő képességét. Magyarország belesodródott a második világháborúba.

A vitatott casus belli: Kassa bombázása

1941. június 22-én a német csapatok megtámadták a Szovjetuniót. A magyarok kezdetben nem vettek részt a háborúban, tehát magyar hadüzenet nem történt. Hazánk területét csak szállításra használták a németek. Ennek ellenére mintegy a

⁷⁸ Uo. 51.

⁷⁹ M. Szabó, 1987. 55.

⁸⁰ Uo. 57.

⁸¹ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 55.

⁸² Uo. 57.

⁸³ M. Szabó, 1987. 58.

⁸⁴ Uo. 59.

szolidaritás jeleként megkérték a magyarokat a németek, hogy léptessenek életbe határzárat a szovjet-magyar határon. Ezen eseményekre a magyar vezérkarnak is reagálnia kellett. A határ menti területeken fokozták a figyelőszolgálatot, amit úgy értek el, hogy tartalékosokat hívtak be, akik nem ismerték kellőképpen a repülőgépek felségjelzéseit.⁸⁵ Az előzetes számítások beigazolódtak. A légi tevékenység megnőtt az országban. Már június 22-én német gépeket üldöző szovjet gépek közeli határt, de a magyar határ felett visszafordultak.⁸⁶ Szintén ilyen határ közeli szovjet repülés történt június 26-án a kassai támadás előtt, de a gépek ekkor is visszafordultak a határról.⁸⁷ Ezen események után következett be Rahó közelében a gyorsvonat alacsony támadása 12:40-kor, majd kicsivel később 13:07-kor Kassa bombázása.⁸⁸ Mindkét támadást homály fedi, mind a mai napig. Mi sem kívánjuk ezt a problémát megoldani, véleményünk szerint a rendelkezésre álló adatok szerint egy jó darabig még nem is lehet. Ezért a tények felsorolása mellett csak elméleteket tudunk felvázolni, amiben leírjuk, hogy melyiket gondoljuk a legvalószínűbbnek. Több információnk a Kassa elleni támadásról van, tehát inkább ezzel foglalkozunk. Kassát 1941. június 26-án 13:07-kor érte bombatámadás. Három repülőgép támadta a várost, gépenként 10 bombával. Ebből 29 esett a városra, amiből egy nem robbant, a 30-ik bomba feltehetően beragadhatott, így később Enyickére dobták le, de ez sem robbant.⁸⁹ A besült bombák szovjet gyártmányú 100 kilósak voltak. A kötelék nem volt összeszokott, ez a bombák becsapódási képéből derült ki.⁹⁰ A tények után vizsgáljuk meg tehát a szóba jöhető támadókat. Öt nemzet jöhet szóba: „Csehszlovákia”, Szlovákia, Románia, Németország, Magyarország és a Szovjetunió. Nézzük meg tehát az egyes nemzetek mellett szóló érveket és ellenérveket.

„Csehszlovák” elmélet

Ez némi magyarázatot igényel, ugyanis 1941-ben nem létezett Csehszlovákia. Cseh- Morva protektorátus volt és Szlovákia. Mégis csehszlovákokról beszélhetünk, ugyanis a Szovjetunióba menekült egykori csehszlovák pilótákról van szó. Az elmélet 1942-ben jelent meg, amikor is a magyar sajtó közölt olyan cikkeket, melyekben egy bizonyos Andrle Ondrij volt kassai rendőr vezette a repülő támadást. Az információ egy magyar honvédségi tisztől származott, aki 1942-ben Dnyetropetrovszkban abban a házban szállt meg, ahol korábban az említett csehszlovák pilóta. A szállásadó szerint maga Ondrij dicsekedett el neki az akcióval, aki Kassa rendőrfőnöke volt

⁸⁵ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 59.

⁸⁶ M. Szabó, 1987. 67.

⁸⁷ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 60.

⁸⁸ Uo.

⁸⁹ Uo. 68.

⁹⁰ Uo. 67.

civilben, a katonai életben pedig a Csehszlovák légierőben szolgált altisztként, majd Csehszlovákia megszűnésekor a Szovjetunióba menekült.⁹¹ Az ellenérvek oldalalára sorakoztathatjuk fel, hogy a szovjetek nem engedtek volna egy öntevékeny akciót. Amennyiben szándékukban állt a támadás azt maguk intézték volna, már csak azért is, mert a csehszlovák pilótának ez hazai földnek számított, még akkor is, ha jelen állás szerint Magyarországhoz tartozott. Ondrij ráadásul kassai volt, nem valószínű, hogy a saját városa elleni légitámadást ő maga vezette volna.

Szlovák elmélet

1941. június 23-án a szlovákok hadat üzennek a Szovjetuniónak. Ezek után a légi tevékenység megélénkül Magyarország északi határán. Északon többször is berepültek ellenséges gépek, bár rendszerint, csak a motorzúgás volt hallható a gépeket nem látták. Az incidensek után a magyar parancsnokság kérte a szlovák felet, hogy ne repüljenek a Kassa-Rozsnyó vonaltól délre.⁹² A szlovák támadás mellett szól, hogy nem akartak egy erős magyar hadsereget a szomszédságukban, amíg ők keleten harcolnak, ezért akarták a magyarokat hadba léptetni, továbbá, a szlovákoknak volt 4 db SB-2-es szovjet gépe, ami alkalmas volt 100 kilós szovjet bombák vetésére.⁹³ Mi az, ami ellenük szól? Először is Kassa – mint azt a csehszlovák elméletnél már leírtuk – szlovák szemmel hazai területnek számított. Ráadásul a szlovákoknak valószínűleg nem is volt érdeke a magyarokat hadba léptetni. A magyar távolmaradás esetén ugyanis a háború utáni osztozkodáskor, hivatkozhattak volna a szlovák érdekekre és a magyar passzivitásra. Egyébként a háború kitörésekor általánosan elterjedt nézet volt, hogy a hadjárat gyors német sikert hoz. Az SB-2-es gépek pedig a szlovák források szerint, ekkor már nem is voltak hadihasználatban, de egyébként sem bírtak hat, 100 kilós bombánál többet szállítani.⁹⁴

Román elmélet

A román támadás feltételezése az 1980-as években jelent meg, egyértelmű bizonyíték ugyan nincs rá.⁹⁵ A legfőbb érv mellette, hogy - csakúgy, mint a szlovákok - ők sem akartak egy felfegyverzett magyar hadsereget a szomszédságukban tudni. Az egyik legerősebb ellenérv itt is a háború utáni osztozkodás kérdése, mint azt már a szlovákok esetében tárgyaltuk. Emellett a román légierőnek nem volt olyan repülőgépe, amely a szovjet 100 kilós bombákat tudta volna szállítani.⁹⁶

⁹¹ Szakály Sándor: Kassa bombázása és a hadba lépés. In: Rubicon, 2011/6. sz. 53. (továbbiakban: Szakály, 2011)

⁹² Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 60.

⁹³ Uo. 70.

⁹⁴ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 70.

⁹⁵ Szakály, 2011. 53.

⁹⁶ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 70.

Német elmélet

A németek esetleges támadása a háború után látott napvilágot.⁹⁷ Talán az új magyar politikai vezetés szerette volna így a háborúba való belépés felelősségét a németekre hárítani, vagy Sztálin szimpátiáját megnyerni. Az elmélet alapját mindenestre az adja, hogy a szemtanúk a tengelyhatalmak által használt sárga gyűrű festést vélték felfedezni a repülőgépeken.⁹⁸ Krúdy Ádám repülőszázados szerint Heinkel He-111-es gépek voltak a támadók. Ez a típus pedig német gyártmányú. A németek legfőbb oka a támadásra az lehetett, hogy ha ők kérik meg a magyarokat a belépésre, akkor ellenszolgáltatást kérnek a háborús részvételért cserébe.⁹⁹ A német támadás ellen szól ugyanakkor, hogy többszöri tárgyalásra is sort kerítettek a magyar féllel, de egyszer sem kérték hogy csapatokat küldjön a szovjetek ellen. 1940 decemberében, csak annyit kért Keitel vezértábornagy, hogy a magyarok biztosítsák a német átvonulást és élelmiszer ellátást, valamint Kárpátalja megvédését.¹⁰⁰ 1941. március 22-én kiadott módosított utasítás szintén nem számolt a magyarokkal.¹⁰¹ Még 1941 májusában sem gondoltak magyar részvételre.¹⁰² Ezek után teljesen értelmetlen lett volna négy nappal a háború megkezdése után „csellel” rávenni a magyarokat a hadba lépésre. Egyébként a Hitlernek köszönhető revíziós sikerek, éppen eléggé lekötelezték Magyarországot ahhoz, hogy német kérésre gondolkodás nélkül belépjenek a Szovjetunió elleni háborúba, már csak azért is, mert ettől további revíziós törekvéseik megvalósulását remélték. Ekkor a világ egyik legerősebb hadserege a német volt. Rövid idő alatt foglalta el Lengyelországot és Franciaországot is. A Szovjetunióval szemben sem számoltak elhúzódó háborúval. Gyors, rövid hadjáratot vártak, amibe a kis magyar hadseregre nem is lett volna szükségük. A sárga gyűrű festés sem mérvadó, ugyanis a szovjetek is használták 1942-ig egyes alakulatok megjelölésére.¹⁰³ Krúdy Ádám vallomását is kritikusan kell kezelnünk. 1945-ben azt állította, hogy nem kaptak bevetési parancsot, majd 1972-ben azt állította egyik levelében, hogy hárman is a gépek után repültek, és hogy négy gépet láttak. A háború utáni történetírás az ő vallomására alapozta a németek támadását. Tény még, hogy a Heinkel He-111-es gép és az Il-4-es gép hasonlít egymásra, ezért könnyen összekeverhetők. A német gyártmányú gépekbe nem lehetett használni a szovjet 100 kilós bombát.¹⁰⁴ Ezért tulajdonképpen az is kizárható, hogy Heinkel He-111-es gépek lehettek a támadók.

⁹⁷ Szakály, 2011. 53.

⁹⁸ Uo.

⁹⁹ Uo. 56.

¹⁰⁰ M. Szabó, 1987. 61.

¹⁰¹ Szakály, 2011. 54.

¹⁰² M. Szabó, 1987. 62.

¹⁰³ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 70.

¹⁰⁴ Uo.

Magyar elmélet

A magyarok esetleges támadását Werth Henrikre lehet alapozni. Werth nyíltan németbarát gyalogsági tábornok, vezérkari főnök volt. Többször követelte az eljövendő háborúba való belépést. Tette ezt 1941. március 6-i emlékiratában¹⁰⁵ és június 14-én is.¹⁰⁶ Legfőbb érvként hozta fel, hogy a románok részt vesznek a háborúban, és a várható győzelem után nekik fognak kedvezni a németek az osztozkodásnál.¹⁰⁷ Június 6-án Újszászy István vezérkari ezredes tájékoztatja Vörösmarty János külügyi niszter-helyettest, hogy elrendelte a határ menti szovjet területek felderítését. A háború kirobbanása után Molotov szovjet külügyi népbiztos tájékoztatja dr. Kristóffy József követet, hogy a szovjeteknek nincs követelése Magyarországgal szemben. Ezt az információt állítólag eltitkolták Horthy Miklós elől.¹⁰⁸ 25-én az olasz nagykövet finoman arra célzott, hogy Magyarországnak be kellene lépnie a háborúba.¹⁰⁹ Másnap megtörtént a már leírt sok vitát kavart bombázás. A katonai vezetés rögtön szovjet támadásról számolt be. A minisztertanács már 15:30-kor arról tanácskozott, hogy hadban álló félnek tekintse-e magát a Szovjetunióval, vagy sem. Az események 13:07-kor történtek, így nyilvánvalóan, nem lehet részletes vizsgálatról beszélni. A 4/II. bombázóosztályt még szintén aznap délután riadóztatták, 16:45-kor, a másnap reggeli bevetésre.¹¹⁰ Érdekes az is, hogy az oroszoktól nem kértünk magyarázatot az esetre. Ellenérvként az hozható föl, hogy június 15-én a minisztertanács elvetette Werth Henrik javaslatát a felajánlkozásról.¹¹¹ Továbbá nem valószínű, hogy a magyar vezetés egy saját város elleni támadással akarta megnyerni magának a közvéleményt a háborúba lépéshez. Amennyiben mégis erre vetemedett volna, nem Kassát támadja meg, hanem egy kis falut a határ mellett, ahol talán kevesebb magyar is él. Ez is bőven elég lett volna, háborús oknak. Ettől függetlenül nem zárhatjuk ki, hogy tényleg egy kis németbarát háborús magyar csoport áll a támadás mögött, akik nem a többség akarátát képviselték. Megfelelő gépe sem volt a magyaroknak az akció végrehajtásához. A Caproni Ca-135-ösbe ugyan bele lehetett rakni a 100 kilogrammos szovjet bombákat, de csak átalakítás után. A háború ezen kezdeti szakaszában erről nyilván nem lehetett még szó.¹¹²

¹⁰⁵ M. Szabó, 1987. 62.

¹⁰⁶ Uo. 64.

¹⁰⁷ Uo.

¹⁰⁸ Uo. 68.

¹⁰⁹ Uo. 69.

¹¹⁰ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 77.

¹¹¹ M. Szabó, 1987. 65.

¹¹² Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 70.

Szovjet elmélet

Mivel a szovjet elmélet a legvalószínűbb, így megfordítjuk az érvelés menetét, és az ellenérvekkel kezdjük. A szovjeteknek nem állt érdekében még egy ország hadseregét magukra zúdíttani.¹¹³ Korábban már említettük Molotov kijelentését, hogy nincs követelése a Szovjetuniónak Magyarországgal szemben. Valamint az is tény, hogy több ízben is előfordult, hogy a határról fordultak vissza a szovjet gépek. Az egyik ilyen 1941. június 22-én volt, amikor is 4 orosz gép üldözött 2 németet, de a határt elérve visszafordultak.¹¹⁴ Hasonló eset történt 26-án reggel is. Ekkor 3 orosz gép 3 németet üldözött, de a határt elérve ők is visszafordultak.¹¹⁵ Miért a legvalószínűbb, hogy a szovjetek követték el a bombázást? Először is a megtalált bombák és repeszdarabok szovjet típusúak. Már szóltunk róla, hogy átalakítás nélkül csak a szovjet gépek voltak képesek ilyen bombákat vetni. Szintén említettük már, hogy a sárga jelzést a szovjetek is használták, nem csak a tengelyhatalmak. Miért bombázták akkor a szovjetek Kassát? Jelen ismereteink szerint a legvalószínűbb válasz, hogy tévedésből. Létezik olyan feltevés, miszerint a szovjet alakulatok az 1938-as határok szerinti térképet használtak.¹¹⁶ Amennyiben ez igaz érthető módon gondolhatták azt, hogy szlovák területet támadnak. Ennek némileg ellent mond, amit a fentiekben már említettük, nevezetesen, hogy több alkalommal is visszafordultak a határról a szovjet gépek. Ez azt feltételezi, hogy tisztában voltak azzal, hogy hol a határ. A másik feltevés szerint Eperjes volt a célpontja a szovjet bombázóknak. Eperjes légvonalban 45 km-re van Kassától és a város képe is hasonló a levegőből. A városban egyébként a németeknek működött egy nagy teljesítményű rádióadója. Mivel a szlovákok már június 23-án hadat üzentek a szovjeteknek így teljesen érthető és jogos lett volna a szovjetek támadása. Feltehetőleg, tehát egyszerűen félrenavigált a kötelék, ami mint azt leírtuk nem rendelkezett nagy rutinnal. Félrenavigálások többször is előfordultak a háború során, gondolhatunk itt arra, amikor a magyarok Igló helyett Rozsnyóra szórták a bombáikat, de az is előfordult, hogy az amerikaiak egy svájci városra dobtak bombákat.¹¹⁷ Richard C. Partridge őrnagy, aki az Amerikai Egyesült Államok budapesti katonai attaséja volt jelentésében arról ír, hogy a magyarok hadba lépésének az oka a Kassát ért szovjet támadás. Partridge a helyszínen szemlélte meg a károkat, úgy alkotott véleményt.¹¹⁸ A bombázásban 32-en haltak meg 60-an súlyosan 220-an könnyebben sérültek meg, többségük civil.¹¹⁹

¹¹³ M. Szabó, 1987. 70.

¹¹⁴ Uo. 67.

¹¹⁵ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 70.

¹¹⁶ Uo. 60.

¹¹⁷ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 70.

¹¹⁸ Szakály, 2011. 56.

¹¹⁹ Pataky-Rozsos-Sárhidai, 1992. 68.

Összegzés

A fentiekben ismertettük a magyar katonai repülés kezdetétől a II. világháborúba való belépésig történt eseményeket. Vita tárgya lehet, hogy Magyarország a Szovjetunióknak történt hadüzenettel lépett - e be a háborúba, vagy megtette azt már korábban a felbomló Jugoszlávia megtámadásával. Úgy véljük, nem feladatunk most ezen vitába belemenni. A tényeknél maradva megállapíthatjuk, hogy a háborúba lépéssel egy a magyar haderő erejénél sokkal nagyobb feladat hárult hazánk katonáira. A légierőt, mint azt leírtuk a revíziós tervek alapján tervezték felállítani. Még ezen terveknek sem felelt meg maradéktalanul, nemhogy a szovjetekkel történő hadviselés elvárásainak. A kérdés tehát az volt a hadbalépés után, hogyan tudja megállni a helyét a korszerűtlen magyar légierő a fejlett szovjet haditechnikával, és a kimeríthetetlen szovjet embertömeggel szemben. A háborúba lépés magában hordozta továbbá az ország bombázását is. Szintén szóltunk arról, hogy a repülők harci alkalmazása után viszonylag hamar arra az álláspontra jutottak, hogy egy eljövendő háborúban a hátszág sincs biztonságban, az ellenséges bombázók támadásainak van kitéve. A vitatható hadba lépés után viszont már nem volt min gondolkodni. Meg kellett vívni a totális háborút, amelynek légi harcai jelentős része még csak ezután következett.